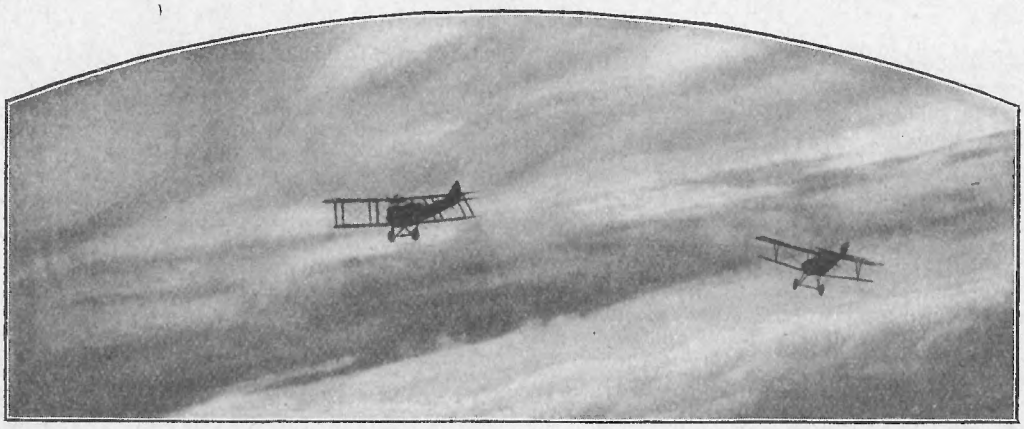


DUE AVVERSARI.

L'Ala estrema d'Italia

Vita di squadriglia

Appena giunge in squadriglia il nuovo pilota o il nuovo osservatore, gli anziani lo aiutano involontariamente a giudicare arduo il suo compito descrivendo con una semplicità impressionante le loro gesta straordinarie e le severe caratteristiche atmosferiche, topografiche e belliche dell'ambiente in cui le loro gesta si svolsero. Il nuovo arrivato, colmo di ammirazione per i veterani e diffidente di sè, si chiede se riuscirà, come i predecessori, a partire e a ritornare con l'idrovolante in canali angusti, limitati da pali e imbarcazioni, a rimanere in volo per due, tre ore e più nel cielo nemico, a bombardare bersagli nemici, a ingaggiare combattimenti, a passare imperterrito o non imperterrito — ma passare — fra i colpi delle batterie antiaeree. Lo spirito di emulazione, lo stimolo delle sue aspirazioni gli rispondono segretamente di sì e gli fanno intendere che per una sola via egli dovrà passare: quella delle vigorose prove che l'aspettano.

Una delle circostanze più considerate dai novizi nella squadriglia che un giorno, in un suo brindisi, Gabriele d'Annunzio definì «L'Ala estrema d'Italia», era l'eccezionale vicinanza fra la squadriglia stessa e la costa nemica dai cui semafori potevano essere vedute per ino le partenze dei nostri idrovolanti. Anche un modesto volo di esercizio presentava la possibilità di trasformarsi in un volo di guerra. Era sempre non superflua precauzione partire con la mitragliatrice. A cinquecento metri, anche restando sulla verticale della squadriglia, pareva già d'essere in casa del nemico: altri cinque minuti di volo e la costa avversaria era raggiunta. Allorchè occorreva conseguire una quota alta prima di operare, era necessario puntare l'apparecchio dalla parte opposta a quella del nemico. Da una breve gita aerea si poteva ricavare una sommaria cronaca della vita di Trieste: — Oggi Trieste era tutta imbandierata. Che cosa *essi* avranno avuto da celebrare? — Da un nostro semaforo era divenuto interessante un signore con la barba che in ogni soleggiato, terso pomeriggio, alle 17, appariva davanti la chiesa di Pirano a passeggiare. Col cannocchiale lo si distingueva benissimo. Soltanto si discuteva il colore della barba: bruna? bionda? grigia?

I primi mesi in squadriglia rappresentano una rude battaglia il cui senso ottunde ogni altra sensibilità estranea all'aviazione ed alla guerra. Il novizio li paragona alla traversata di una zona nemica di cui deve scoprire insidie certamente esistenti ma misteriosamente disposte. È la fase degli *ammaraggi* conclusi contro un palo di canale per un insospettato colpo di vento ricevuto di fianco, delle partenze e degli arrivi in mare fra violenti sbalzi di onda in onda, partenze e arrivi ingaggiati con disinvoltura e conclusi fra ansie. È la fase delle nemiche batterie antiaeree da individuare, degli apparecchi avversari da riconoscere in tempo.

***

Primo volo di guerra: ricognizione sulle linee e lungo la costa nemica. Serve al pilota per abituarsi all'atmosfera bellica. Il comandante gli spiega: — Lei va lassù a montare di sentinella, a esplorare le retrovie nemiche. — L'esito del volo dipende dagl'incontri che si fanno. Occhio. Giunto il pilota ad alta quota una delusione: il mare. Il novizio immaginava di dominare da una grande altezza chissà quale sconfinata estensione marina. Viceversa dopo i mille metri già la linea esatta che separa il mare dal cielo, e che a terra dà l'idea dell'infinito, è cancellata da una foschia la cui tinta confonde le due immensità componendone una cavità sola insignificante come la nebbia. Il pilota non ottiene dal mare alcun punto di riferimento per giudicare la posizione dell'apparecchio. Se non trova qualche nave

randagia che si presti, anche se ridotta a una lineetta nera, si volge ansiosamente alla costa perchè abbia la cortesia di offrirgli una foce, una collina, una città per stabilire un confronto fra il punto terrestre e l'idrovolante. E' il figlio che cerca la madre: quando la trova riacquista tutta la sua padronanza. Ma neppure il cielo nega il suo aiuto; è sufficiente una nube perchè il pilota possa orientarsi e regolare l'andamento dell'apparecchio.

Fortunatamente la zona d'azione assegnata a « L'Ala estrema d'Italia » era ricchissima di costa: quella mattina di prima ricognizione il pilota ne sbirciava i tratti più famosi tra un'occhiata e l'altra alle ali ed agli istrumenti di bordo. Aveva alla sua destra la costa istriana violacea, vellutata dalle pigre evaporazioni delle prime ore, intarsiata nel mare, picchiettata di chiazze bianche e gialle: i centri abitati. Laggiù era Pirano: il signore della barba... Una strana impressione, quasi di fastidio, produce in volo questo inutile insinuarsi di cose lievi buffe nella gravità della manovra. Ma ecco Trieste vasta, signorile, candida, rutilante di barbagli, desolata col suo vasto porto deserto: — Quanti milioni d'italiani — pensava il pilota — vorrebbero essere quassù in cospetto della città desideratissima! — In volo i pensieri sono semplici, ingenui: si ritorna un po' bambini.

Il pilota puntando verso l' Hermada osservava che più egli era prossimo alle linee nemiche, tanto più disinvolta diveniva la sua manovra, più naturale la sua situazione; l'interessamento creato dalla vicinanza del nemico riduceva profondamente l'interessamento per il fenomeno del volo anche se caratterizzato da rispettabili colpi di vento. Il volo acquistava in quei minuti una ragion d'essere così persuasiva da abolire ogni carattere di eccezionale sacrificio a chi si librava nell'atmosfera su un fragile congegno di metallo, di legno e di tela. Le linee nemiche perdevano intanto ogni ambiguità di sfingi: la realtà divenendo precisa ispirava più confidenza che suggezione: — Occhio agli apparecchi da caccia: stanno in agguato come falchi, a 5000 metri, poi piombano alla coda della preda e *trac!* (Il *trac* si riferisce alla mitragliatrice). Queste parole udite a terra dai più esperti risuonavano ammonitrici nella memoria del pilota, il quale subito toccava con la destra l'osservatore, conficcato nel posto anteriore e gli accennava di guardare in alto e dietro. Poi per esprimersi più efficacemente componeva con i due indici una croce per domandare: — Ci sono apparecchi con la croce? — L'osservatore si girava esplorando sotto, sopra, poi con l'indice faceva segno di no e con tutta la mano, come in atto di benedire, raccomandava al pilota di conservare fiducia nella sua vigilanza. Il pilota gustava voluttuosamente questa assicurazione molto più che la « temperatura » non era regolare.

Discorrere di «temperatura» di «pressione», di «numero di giri» a chi è profano di motori d'aviazione significa usare un linguaggio incomprensibile. Sono nomi di dispiaceri aerei. Il motore che si scalda soverchiamente, che produce un numero instabile di giri; una crociera, un montante che vibra, un'ala che presenta un incidenza maggiore dell'altra, sono cause di dispetto per il pilota, il quale vola amareggiato pensando ai giorni di prigione che infliggerà al motorista ed al montatore, responsabili, secondo lui, degl'inconvenienti. L'osservatore che dal suo posto non può essere al corrente della situazione, volgendosi per scrutare il viso del pilota — il suo quadrante — e trovandolo corrucciato, gli chiede, agitando le cinque dita riunite sotto il naso: — Che cos'hai? — E il pilota, accennando con il pollice rovesciato verso il motore, intende rispondere: — Il motore lascia a desiderare. — Poi allungando la mano come per dire «andiamo avanti» vuole aggiungere che l'inconveniente non è così grave da imporre l' immediato ritorno.

Tra questa mimica, in quella mattina di prima ricognizione, l'idrovolante era giunto in cospetto dell'Hermada, tozza, oblunga come una belva accovacciata, dalla giubba fulva e chiazzata. Intorno l'Hermada e nel Carso una caratteristica dominante: il terreno paragonabile alla crosta lunare quale la si vede a traverso i cannocchiali potenti una crosta arsa, bucata come da minuscoli, innumerevoli crateri spenti — le doline — serpeggiante di bizzarre striature bianche — le strade — o brune — le trincee ed i reticolati. — Non un segno di vita tranne qualche scoppio d'artiglieria rilevato da brandelli di fumo bianco. A 3000 metri su un apparecchio il quale col suo fragore presuntuoso pare la sola cosa esistente ed importante, il senso della guerra terrestre viene profondamente attenuato specie di giorno quando le strade sono deserte e gli uomini nascosti.

E il volo proseguiva verso una visione ridente, ampia e chiara di edifici in una cornice verde — Gorizia; — proseguiva con a destra le tuortuosità bianco-azzurre dell' Isonzo, lasciando indietro una larga chiazza verdastra — il lago di Doberdò — un'ombra lunga fra ondulazioni fulve — il Vallone. — Oltre Gorizia una gola fosca: la valle angusta tra le gobbe nude del Sabotino e del Monte Santo da cui sfuggiva, come ribelle a una stretta, l'Isonzo. Il pilota ebbe l'impressione di scostarsi troppo dal mare. Chi vola su idrovolante si trova a disagio se non ha sotto lo sguardo distese liquide, preferibilmente ampie. Una *virata* verso il nemico diede alla destra del pilota la foce del Timavo: un fiume tutto foce, le cui sorgenti si dispongono a delta capovolto: appena cominciato finisce come certi sogni belli.

Improvvisamente l'osservatore si volse agitando le mani come ali per segnalare l'avvicinarsi di un apparecchio dalla parte del nemico. Il pilota da questo punto presta un'attenzione enorme. Scruta l'orizzonte lontano: non vede nulla. L'osservatore alza due dita intendendo avvertire: — Due apparecchi in vista! — Il pilota guarda ostinatamente: non scorge nè il primo nè il secondo e constata quanto sia arduo scoprire in volo altri aeroplani in volo:

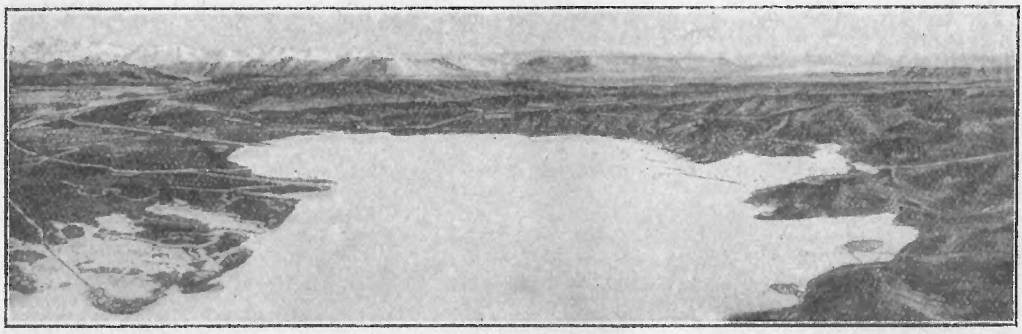
UN BOMBARDAMENTO VISTO DALL'ALTO.

l'occhio reclama un particolare allenamento. — Tre — indica con un gesto vivace l'osservatore il quale toglie la «sicurezza» alla mitragliatrice già carica. La cosa si fa seria. Il pilota novizio punta istintivamente l'idrovolante verso la zona da cui provengono i tre apparecchi. Finalmente li scorge anche lui: sono tre puntini neri più alti dell'idrovolante, uno avanti, due dietro ai lati. La fantasia del pilota assume fulminea l'assetto di battaglia: si libera del superfluo. Rimane con un'idea unica, fissa, insopprimibile: — Non lasciamoci prendere di coda: affrontiamo l'apparecchio che è in testa. «Tagliare la corda» (ritirarci) sarebbe offrirci al sacrificio.

I tre puntini avanzavano intanto in istrano modo: poichè la loro sagoma si andava rivelando, pareva che scivolassero d'ala, che si spostassero sui fianchi da destra a sinistra, anzichè in senso longitudinale. Il primo perdendo quota forse voleva portarsi a un lato dell'idrovolante per aggirarlo. I due apparecchi seguenti eseguivano la stessa manovra. Il pilota comportandosi con una disinvoltura mai conosciuta «piantava» certi *viraggi* da pilotone per tenere sempre la mitragliatrice puntata contro i nemici...

— Non sono nemici! Sono nostri — fece rapido cenno l'osservatore portando al petto la destra come si fa per il «mea culpa». Infatti alla tinta nera dei tre apparecchi si erano sostituite, per effetto dell'accresciuta vicinanza,

L'HERMADA OSSERVATO DA UN IDROVOLANTE.



Il golfo di Trieste.

le tinte autentiche fra le quali quelle tricolori dei segnali di riconoscimento. Di più erano visibili le principali caratteristiche di costruzione degli aeroplani nazionali. Pilota e osservatore dell'idrovolante salutarono festosamente agitando le mani — l'incontro fra apparecchi nazionali nelle solitudini aeree è causa di felicità — e gli equipaggi dei tre apparecchi incontrati — uno da ricognizione e due da caccia — risposero con uguale vivacità. La causa dell'equivoco era del nemico che non aveva sparato contro i tre apparecchi misteriosi, lasciando supporre che fossero suoi, mentre si seppe poi che l'assenza degli spari era derivata dalla presenza nello stesso cielo di caccia austriaci «imboscati» ad altissima quota.

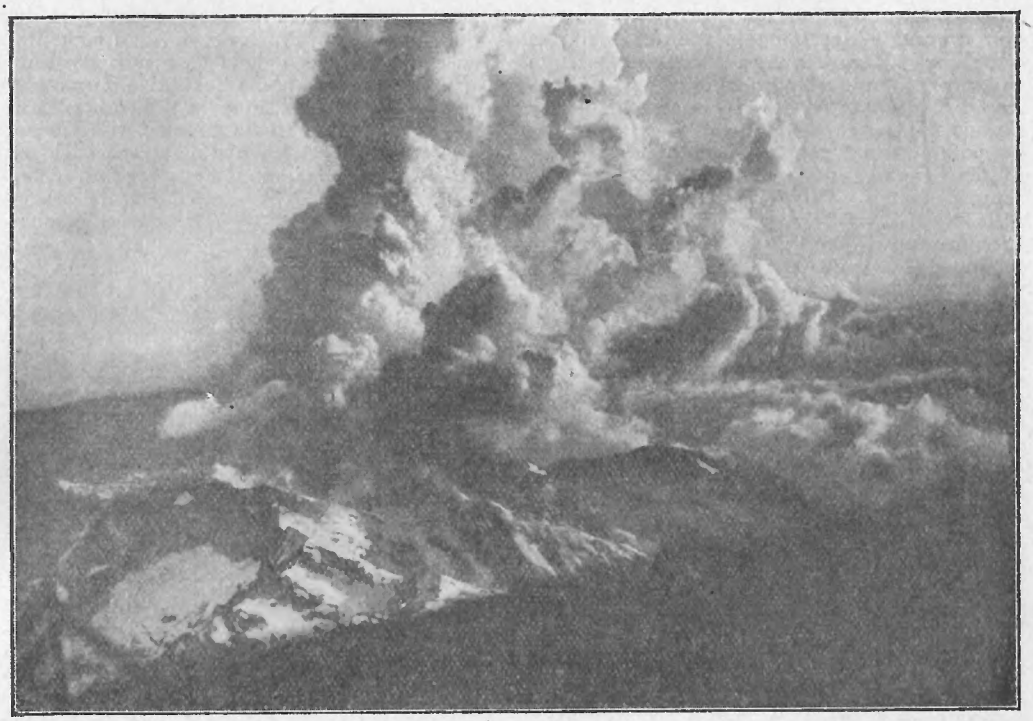
Tornata normale la situazione, il neo-pilota di guerra procedette a un rapido bilancio intimo: — Manovravo con la medesima disinvoltura con cui si va in bicicletta. Non ho mai eseguito *viraggi* pronti e stretti come in questa circostanza. Comprendo che occorre volare sul nemico per volare bene. La vita, in caso di combattimento aereo, si riduce a un quesito semplicissimo «abbatto il nemico, o resto abbattuto». E' questione di momenti durante i quali le nostre attività sono così interamente impiegate nella difesa e nell'offesa da non rimanerne alcuna per registrare la paura, il dolore di soccombere, i rimpianti. Immagino che gli attimi supremi del combattimento annullino tutti i valori terreni e il valore stesso dell'esistenza. La grandiosità e l'eccezionalità assoluta dell'avventura, rimpicciolisscono ogni altro elemento, suggestionano così perfettamente l'aviatore da presentargli come conclusione non strana la sua scomparsa fra tanta luce.

Il soliloquio, che forse non sarebbe avvenuto se l'atmosfera avesse fatto «ballare» l'apparecchio, fu interrotto dall'apparizione di bioccoli candidi davanti e intorno all'idrovolante, più alti e non ancora prossimi: — Tirano a me? — pensò il pilota più curioso che preoccupato della situazione alla quale viceversa sarebbe stata appropriata più la preoccupazione che la curiosità L'osservatore si volse sorridente ed eseguendo verso il nemico, con le due braccia, un gesto che la censura vieterebbe di riprodurre ma che significa una quantità di cose: — Ce ne infischiamo, non ci prendete, sparate male, ecc... — Volta la prua verso il mare, i colpi punteggiarono la scia dell'apparecchio; il pilota non li vedeva ma li sentiva come raffiche di vento e li intuiva nei replicati gesti di crescente dispregio dell'osservatore verso il nemico.

***

L'idrovolante giunto su la perpendicolare della costa cominciò a scendere: più perdeva quota e più saliva nei due reduci il caldo afflato della vita la quale andava riacquistando gradatamente certezza per un altro giorno. Toccata l'acqua, l'istinto di conservazione, tenuto a freno od abolito per varie ore, riprese un sopravvento deciso senza trovare ostacolo ma anzi accordandosi con la coscienza del dovere compiuto. Fra un volo e l'altro di guerra l'aviatore gusta le sue impressioni belliche ed estetiche sotto un manto di stanchezza voluttuosa, di appetito, di sonnolenza. Egli finalmente comprende che il famoso laconismo degli aviatori descritto come un mistero, come una forma di eroica svalutazione o insensibilità delle proprie gesta, deriva invece dall'isolamento assoluto interpostosi fra chi ha volato e chi non ha volato. E' di un'irrimediabile inutilità la descrizione di sensazioni le quali in cospetto di spettatori rimasti a terra riescono trasfigurate, puerili perchè imperniate sul contrasto fra minuscole cause tecniche e possibili grandi effetti. Poi l'aviatore non vince un'intima sdegnosità per l'interrogatore che ignora la quotidiana alternativa fra la vita e la morte, per l'interrogatore che non va oltre l'immaginare effetti estetici e psicologici — superati da gran tempo dall'aviatore — delle velocità, delle altezze e delle solitudini. Il silenzio tra aviatori su argomenti di servizio aereo deriva talvolta dalla riluttanza a confidare intime crisi di volo definite «fife» — le confessioni vengono qualche tempo dopo che le crisi furono superate — oppure deriva dalla superfluità di intrattenersi su sensazioni reciprocamente note.

L'aviatore fra un volo e l'altro si riposa... discutendo animatamente sugli argomenti più bizzarri, eseguendo o facendosi eseguire musica allegrissima — preferisce quella americana — ingolfandosi in rapide gite terrestri, in rumorose partite al bigliardo o alle carte, tenendo conto scrupoloso delle superstizioni e sprofon-



VOLANDO VERSO LE NUBI.

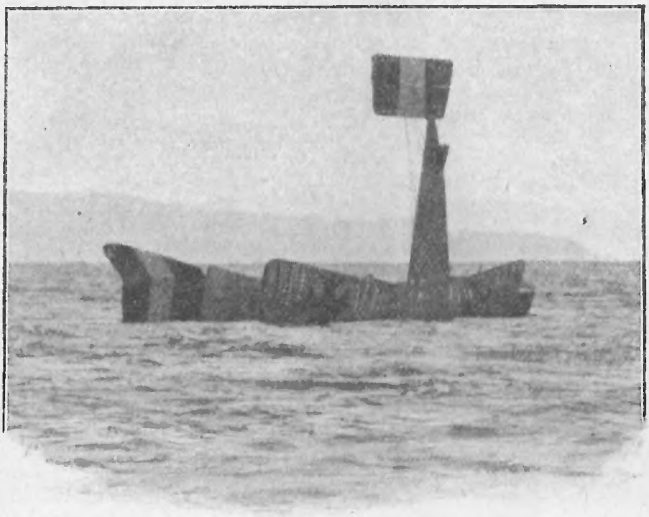
dandosi in dormite solenni. Riposati i nervi, è ripreso dalla nostalgia del volo e delle altezze spirituali. La vita senza incognite supreme gli diviene tediosa. Accanto a queste cause essenziali agisce l'emulazione per i colleghi che durante il suo riposo hanno brillantemente volato. Egli sente la necessità di nutrire il suo prestigio con nuove vittorie: s'accorge di amare il suo apparecchio come un essere vivo, intelligente e ne è geloso. Non appena riceve l'ordine di partire passa dalla effervescenza delle intenzioni alla diffidenza per le condizioni metereologiche e per l'apparecchio che esamina con una cura da S. Tommaso, si rassegna alla partenza, sente l'urgenza di partire; appena è in volo ne prova gioia come fosse liberato da un incubo. Forse questa alternativa — insopprimibile anche dopo una lunga serie di voli — sarebbe evitabile se l'aviatore potesse rimanere nella magia, nell'incanto delle avventure aeree quasi senza interruzione. Ma ogni intervallo è un tuffo nella realtà, è un ritorno all'apprezzamento dei valori terreni dei quali deve poi liberarsi — per volare moralmente bene — come da ingombri. L'aviazione è una successione di istanti meravigliosi, ma se fra questi istanti s'insinuano le nostalgie del passato e le aspirazioni dell'avvenire, l'aviazione perde per un'ora, per un giorno il suo potere suggestivo, salvo poi a riconquistarlo con arte smagliante e immediata.

***

E si parte per un bombardamento. Volare in seguito a ordine ricevuto da superiori è delizioso. Molti aviatori hanno un culto per i voli comandati. Non si avverte il vento, non preoccupano le nubi. Si deve andare e si va. Per il bombardamento si vola con astuzia percorrendo il cielo come un dedalo di viuzze evitando batterie, campi d'aviazione del nemico... Ciò non impedisce che la via aerea diretta al bersaglio prescelto cominci a costellarsi di minuscoli cirri bianchi, rossi, neri i quali aspettano al varco l'apparecchio salito dal mare, mentre altri cirri si aggiungono con intensità crescente come rinforzi inviati d'urgenza La costellazione si stende, s'avvicina; nell'uniforme possente voce del motore s'introducono lamentose lacerazioni dell'aria, rombi cupi prodotti dai proiettili scoppiati più vicini all'idrovolante, il quale ha dei balzi che danno ciascuno un fremito ai due aviatori.

Sarebbe inverosimile, sovrumano non avvertire l'estrema gravità di questi «fieri momenti». Ogni balzo dell'apparecchio può annunciare il capitombolo finale se si ricorda che basta una scheggia a tagliare un comando, a mettere fuori combattimento il pilota, a frantumare l'elica, a paralizzare il motore... Ma si va avanti con una ostinazione sprezzante per tutte le incognite, con una inverosimile fede nella propria invulnerabilità, ostinazione e fede che contrastano con la più fredda, rigida percezione della realtà. Intorno ai due aviatori non tuona il fragore, nè trascina il movimento della collettiva battaglia terrestre, non c'è la possibilità dell'eroico oblio e della sublime esaltazione: i due, soli, sospesi nel-

l'abisso, divenuti bersaglio certo di batterie non contate e scarsamente vedute, debbono, oltre che superare questa situazione, viverla nei suoi più minuti particolari come un paziente subirebbe non addormentato un'operazione chirurgica; debbono prevedere tutte le possibilità, misurarne tutta la portata. Sino all'ultimo momento sono *arbitri* dei loro atti, sono investiti della più assoluta responsabilità, col volante stringono il loro destino; non debbono nè entusiasmarsi, nè abbattersi, la loro coscienza non deve velarsi tra le due estreme crisi dell'esuberanza e dell'esaurimento, mentre fra tante esteriori circostanze anormali debbono tener desta, vigile la diffidenza verso l'apparecchio: evitare che la pressione della benzina abbia a salire soverchiamente determinando lo scoppio del serbatoio; evitare che il motore abbia a scaldarsi o a raffreddarsi eccessivamente perchè nell'uno o nell'altro caso la sua marcia diverrebbe irregolare; osservare che gl'istrumenti di bordo conservino il loro fedele funzionamento. Credere nella vita malgrado tutte le insidie: ecco la consegna dell'aviatore i cui nervi, il cui cervello, i cui muscoli debbono dare le loro energie fino all'estremo perchè un solo secondo di abbandono, un solo eccesso possono annullare tragicamente gli effetti di mesi e mesi di rispetto alle leggi del volo, di sagace prodezza nel combattere il nemico.



LA FINE DI UN APPARECCHIO AUSTRIACO DOPO UN COMBATTIMENTO.

Ecco il bersaglio. L'osservatore confronta le caratteristiche della carta topografica di bordo con quelle del terreno. Tutti gli scrupoli gli sono intorno a raccomandargli la cura più meticolosa perchè sia colpito esclusivamente il bersaglio. Ed egli, individuato quella dolina, quel tratto di ferrovia, quell'incrocio di strade che gli danno il certo obbiettivo, sfibbia una dopo l'altra e bombe e ne osserva l'effetto mentre scendono obliquamente rimpicciolendo sino a scomparire. Poi nel bersaglio una muta macchia di fumo s'allarga pigramente. Il pilota, che già da vari minuti *virava* nel cielo dell'obbiettivo, inclina l'apparecchio per osservare a sua volta l'effetto del bombardamento, poi si dirige alla base fendendo alla massima velocità lo sbarramento di scoppi che gli contendono il ritorno. Ma il successo della missione e la possibilità sempre più vicina di una felice discesa danno ai due reduci una gaia illusione di invulnerabilità. Giunti sul semaforo della base non aspettano di essere scesi per comunicare telefonicamente il risultato della missione, ma vi lanciano un messaggio chiuso in un tubetto di latta con nastri tricolori contenente l'estratto del servizio e le osservazioni fatte sul golfo. Avvenuta la discesa i due bombardieri contano i buchi, gli strappi prodotti nell'apparecchio dalle pallette e dalle scheggie incontrate per via. Certe constatazioni danno talvolta dei brividi: se uno dei proiettili fosse passato un centimetro più avanti avrebbe determinato la caduta dell'apparecchio. E' l'ala fredda della cupa dominatrice che passa vicino. Queste traccie dell'artiglieria nemica sono oggetto di segrete gelosie, sono ambite come medaglie, come distintivi: chi non ne ha avute nel suo apparecchio cova la speranza di procurarsene al prossimo volo di guerra. Nel diario che ogni aviatore redige, il numero dei buchi occupa un posto d'onore.

***

Si dovette partire prima dell'alba per giungere inosservati in quota a dirigere un tiro d'artiglieria. La costa istriana era una striscia violacea tra il celeste del mare e il rosa del cielo. L'idrovolante saliva a larghi giri verso la luce che già tripudiava dietro il torvo Carso, infiammando nubi randagie. A tremila metri cominciò il colloquio traverso lo spazio fra le batterie e l'idrovolante che lanciava le sue invisibili segnalazioni dal filo radiotelegrafico pendente dallo scafo. Andava a chiedere colpo verso la batteria, poi tornava per vederlo sul bersaglio. Se il colpo tardava, il pilota doveva risolvere il problema di stare fermo andando alla velocità di 150 km. all'ora: e ci riusciva infilando una prolissa serie di *viraggi*. Il colpo arrivava. Troppo corto, troppo lungo, più a destra, più a sinistra. Centrato! Giubilo a bordo.

Le nubi s'erano intanto accumulate, erano discese con tinte bigie e bieche intenzioni. Alla raggiante placidità dell'aurora s'era sostituita una grigia inquietudine in cui l'apparecchio avanzava vibrando, ora sollevato, ora senza sostentamento, con delle velleità ribelli, con lunghi, lamentosi, disuguali suoni di motore. Dalla costa veneta saliva un'immane

macchia plumbea, oblunga come un'ala soprannaturale, la cui ombra sinistra si stendeva sul mare verdastro, striato di lividure. L'idrovolante, dopo tre ore di navigazione, scendeva a velocità vertiginosa per fendere le raffiche e sull'Isonzo pareva sbalzasse di gradino in gradino da un' invisibile scala. Da poco aveva *ammarato* che tutte le ire accumulate nei regni violati si scatenarono sulla terra e sul mare, intimidendo la guerra degli uomini.

Nel pomeriggio la natura placata si riconciliò con il più smagliante dei suoi sorrisi rivelando ogni sua recondita bellezza, anche la più lontana, la più insperata. Sulla verticale dell'Hermada a 3500 metri il pilota riammesso al dominio degli spazi sul suo idrovolante vedeva in un giro di sguardo Venezia paragonabile a una minuscola corazzata nel suo bacino di carenaggio, Gorizia e Trieste di cui si potevano distinguere le più sottili particolarità e Pola simile a una rosa bianca posata sugli estremi intarsi istriani. E intorno un prodigio di bellezze abbaglianti: cavalcate azzurre e nevose di vette, avanzate tortuose bianco-celesti di fiumi, luci porporine di distese abitate e gradazioni d' ogni verde di campagne; nel mare sterminanti riflessi del sole nel suo supremo commiato dal giorno.

Ma questi fenomeni di visibilità sono rari e non coincidono certo coi giorni d'offensiva in cui il Carso sembra trapuntato da crateri fumanti e la sua superficie ondeggiante sembra in ebollizione sotto una greve foschia giallastra che è l'emanazione delle artiglierie ed al tramonto si appesantisce, si stende come stanco di librarsi. Se si vuole vedere e colpire, si deve volare bassi in questa atmosfera olezzante di sentori chimici. S'intuiscono le movenze, le sagome della battaglia dal comporsi e dallo spostarsi di certe linee punteggiate fittamente di cirri, dal tramestio insistente di puntini infiniti distribuiti a striscie. Un manto di fumo soffoca l'Hermada: per virtù di una poderosa zaffata di vento la belva può per qualche istante scoprirsi e respirare, ma un altro turbine le si avventa sopra e la ricopre in una stretta asfissiante.

Alla semplicità di queste visioni terrestri si contrappongono in cielo le complicazioni più stupefacenti. Una moltitudine di apparecchi d'ogni foggia, d'ogni proporzione, d'ogni velocità, di ogni fregio, ostruisce il passaggio sotto, sopra, a destra, a sinistra, mette nell'imbarazzo il più disinvolto pilota. Prima di *virare* c'è da aprire tanto d'occhi per non cozzare, per non ricevere « soffiate ». Il cielo non è più prodigo d' infiniti spazi, almeno il cielo carsico. Gli apparecchi salgono o scendono sbandati, buffi, quasi fossero intenti a tagliare la strada; quelli di fianco sembrano immobili sospesi nel vuoto, appesi a un filo invisibile. Vicine ali tricolori, ali più lontane annerite, improvvisi bagliori di agili caccia dalla testa di metallo, tingono il cielo. Sonorità infernali di motori e d'artiglierie, rombi e sussulti tormentano il volo. Più in alto c'è da diffidare delle traiettorie dei grossi proiettili, più in basso si diffida ingiustificatamente delle bombe che fossero lasciate da apparecchi naviganti a quota maggiore. Il nemico stordito, occupatissimo a ritirarsi, riesce appena a spruzzare di tanto in tanto il cielo di colpi frettolosi e inesatti. S'insinua la comicità nel dramma: passa un caccia che ha dipinto sulla fusoliera questo ammonimento « Ocio fiol d'un can »: poi mostra l'altro fianco in cui si legge « Ocio che te copo ». Monitori inglesi sparano dal mare, apparecchi italiani dal cielo sparano, fotografano, dirigono tiri.

Esaurite le munizioni, effettuata la missione, aeroplani e idrovolanti tornano alle loro basi incontrandosi con stormi di apparecchi i quali accorrono a dar loro il cambio, a nutrire di energie fresche la battaglia. Nei campi fervore febbrile: partenze, arrivi di apparecchi; squadre di operai che riparano, che riforniscono; ufficiali a rapporto, conteggio di buchi negli apparecchi; trasporto premuroso di feriti; notizie, ordini per telefono e con la radio. Con l'estrema luce diurna sbucano dalla fulva, acre foschia gli ultimi combattenti del cielo; il cannoneggiamento — fragore d' un cantiere ciclopico ove un popolo scava la sua via — accompagna i preparativi delle aeree spedizioni notturne. E in questo sfondo immane la sentimentalità è rappresentata dal cani della squadriglia — porta-fortuna — i quali improvvisano una ridda mugolante, capricciosa di giubilo intorno ai padroni tornati dalla battaglia aerea.

OTELLO CAVARA.

I PORTA-FORTUNA DELLA SQUADRIGLIA.